
La política territorial en la América hispana de la Ilustración*

Carlos Sambricio

Hace ahora poco más de treinta años que Guillermo Lohmann habría una nueva línea de reflexión al publicar su *Historia marítima del Perú en los siglos XVII y XVIII*. Abandonando los estudios locales esbozados por tantos eruditos, su trabajo buscó explicar y diferenciar las distintas políticas desarrolladas por la Corona respecto a los mares del Sur, contraponiendo los criterios mantenidos, en los momentos últimos del XVI, por el virrey Francisco de Toledo con las opiniones dadas, dos siglos mas tarde, por Ulloa, Jorge Juan, Bonet, o Castejón. Porque si para el primero (de acuerdo con las *Instrucciones* dadas por Carlos V) la defensa de los mares del Sur se resolvía edificando una torre en «lo más estrecho del Paso de Magallanes, en la banda septentrional, para guarda y llave de aquella puerta porque otro no se anticipe a hacella», para los inge-

* El presente texto fue redactado como informe por encargo de UNESCO y presentado en la reunión de expertos sobre «Fortificaciones españolas en el Pacífico» organizada por Nuria Sanz (responsable del área de América Latina y Caribe del Centro del Patrimonio Mundial de UNESCO) celebrada en Valdivia (Chile) en enero de 2005.

nieros militares de la segunda mitad del XVIII las defensas en el Pacífico debían restringirse a la fortificación de las solas plazas de Acapulco, Panamá, Callao, Valparaíso y Valdivia. O, lo que es lo mismo, proponiendo un proyecto territorial que debía superar los límites de los virreinos y entender como un todo la costa comprendida entre la Baja California y Tierra de Fuego.

Defensa y riqueza

Ambas opiniones reflejan, es evidente, dos maneras antagónicas de entender los intereses de la Corona del mismo modo que las Leyes de Indias (utilizadas mimética y reiteradamente como pauta en la fundación de las ciudades durante el XVI) nada tenían en común, en la segunda mitad del siglo, con una reflexión sobre una imagen de ciudad basada no sólo en criterios de *embellecimiento* sino en la pretensión de definir tamaño, forma y trazado en base al programa de necesidades establecido específicamente en cada caso por los responsables políticos de la nueva economía. Frente a la ciudad-fuerte aislada, donde lo específico de sus defensas (de sus murallas) condicionaba y definía el diseño de la población –frente a quienes tenían como única preocupación la construcción de una torre militar, capaz de controlar el Estrecho de Magallanes– en la segunda mitad del XVIII se obvió la preocupación tardomedieval reflejada en las Leyes de Indias (recordemos, por ejemplo, los estudios de Maravall sobre el modelo urbano propuesto por Eximenis) cambiando la idea misma de ciudad: al asumir el *devoir d'embellir* definido en la *Encyclopédie*: los nuevos supuestos de embellecimiento trastocaron la imagen existente, produciéndose en consecuencia la transformación de la trama. Y entendiendo que el problema urbano debía resolverse desde varias escalas, la preocupación por la ciudad-fuerte dio paso a un modo de entender el territorio en el

que las prioridades militares se conjugaban ahora con la voluntad por fomentar la creación de riqueza.

Fue el P. Gabriel Guarda (creo recordar que en la reunión que Juan Zumárraga organizó, desde el CEHOPU, en México, allá por 1984) quien apuntó la necesidad de valorar las defensas del Pacífico en su conjunto, no limitando el estudio al territorio de lo que fuera el Reino de Chile y proponiendo, por el contrario, valorarlo desde lo que fue la política de la Corona en el Pacífico. Siguiendo la línea esbozada por Lohmann, Guarda hizo suya la reflexión de los ingenieros militares españoles del XVIII y señaló la necesidad de estudiar los puertos y defensas –de lo que llamó *sinuosa vertical*– como reflejo de una actuación de orden superior. Frente a quienes centraban su atención en el análisis de las defensas específicas de tal o cual punto propuso afrontar el estudio de las fortificaciones españolas en el Pacífico desde una escala no planteada hasta el momento y que sólo se entiende estudiando las opiniones tanto de los ya citados Ulloa o Jorge Juan como las pautas esbozadas por Campomanes y Floridablanca o, incluso, las contenidas en la *Instrucción reservada* firmada por Carlos III en 1787. Es decir, frente a quienes estudiaban las fortificaciones de Valdivia diferenciando baterías, fortines, baluartes o ciudadelas proponía estudiar las defensas de la ciudad en su conjunto, haciendo ver cómo la existencia de un complejo sistema defensivo –que implicaba la existencia de 22 fortalezas en su entorno– suponía un salto cualitativo en el saber militar de la segunda mitad del XVIII.

Aparecía así, retomando lo apuntado por los aquellos ingenieros, la necesidad de estudiar como un único proyecto urbanístico Puerto Perico (en la ensenada de Panamá), Guayaquil, Paíta, Trujillo, Callao, los puertos intermedios situados entre Callao y Arica, Arica, Cobija y Coquimbo, Valparaíso, Concepción y Valdivia, entendiendo que ahora otra vez el todo era más que la suma de las partes. Pero frente a la valoración exclusiva y estrictamente militar de tales

puntos me atrevo, y sin que en absoluto ello suponga objetar nada a los trabajos de Lohmann o Guarda, a plantear cómo la razón de tal cambio de actuación se encuentra no ya en la técnica de los ingenieros militares y sí, por el contrario, en el cambio que en aquellos años se produjo en la economía política sobre qué debía ser América, cuál el sentido de las colonias, cuál la voluntad por crear riqueza y, en consecuencia, desde las nuevas formas de entender y valorar el territorio, los trazados de las nuevas poblaciones o las políticas de equipamientos desarrolladas en los momentos en que se produce un resurgir económico de España, resurgir que se refleja en un significativo cambio en la manera de entender y valorar qué debían ser las colonias. Y sólo desde una visión pluridisciplinar podremos comprender lo expuesto por Campomanes al señalar cómo «la fundación de las Colonias es para mayor extensión del comercio y no para fundar una nuevas Ciudades o Nuevos Imperios», añadiendo cómo «las posesiones españolas en América tienen un indudable carácter de Colonia cuya utilidad no reside en motivos militares o de otra índole, sino en la "extensión del comercio" o la Metrópolis».

Sería absurdo estudiar el sistema de defensas de la costa del Pacífico ignorando un hecho determinante: la política económica de la Corona en aquellos momentos buscó, prioritariamente, desarrollar la industria y comercio en los distintos virreinos. Lo que, en los comienzos del siglo, fueran propuestas imprecisas (lo que hace algunos años se denominó «el proyectismo como género») en la segunda mitad del XVIII pasó a ser realidad y fueron numerosas las propuestas que buscaron tanto introducir industria como replantear la colonización, posibilitando en ambos casos modificar la naturaleza o, dicho en los términos expresados por Du Quesnay, «hacer al hombre dueño de la naturaleza en la práctica». Muchas de estas propuestas son conocidas, pero el saber de los historiadores de América no es el de quienes se dedican a la historia urbana, razón por la que creo convendría repasar los fondos documentales,

dado que a menudo éstos no han sido revisados y analizados como convendría. Así, por ejemplo, los fondos manuscritos que se encuentran en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid ofrecen una singularísima información y tras la consulta de este fondo aparecen relaciones de gobierno no citadas hasta el momento (la documentación y relación, por ejemplo, que Amat hace a su sucesor, Manuel Guirior, sobre lo acaecido entre 1761 y 1776; las descripciones de Valdivia y su entorno; las descripciones de las distintas localidades de Chile, remitidas a José Perfecto de Salas en 1755), donde aparecen tanto planos inéditos de los puertos y defensas chilenos como dibujos sobre los caminos que enlazaban las ciudades del Reino, noticias sobre la decadencia de los reinos de Perú, Tierra Firme y Chile cuando no las primeras reflexiones sobre «las utilidades que podía conseguir la monarquía española con el establecimiento de una compañía de comercio en las costas del Reino de Chile».

Rusos, ingleses y franceses inquietaban, es sabido, las costas del Pacífico: incluso, cabría señalar, los «viajes científicos» de franceses e ingleses eran vistos con desconfianza, conscientes de que la información obtenida sería utilizada, a corto o medio plazo, por contrabandistas holandeses o ingleses, auténticos enemigos de una economía que buscaba despuntar. De ahí la voluntad de Campomanes de crear en toda América (en especial en el Virreinato de Perú y en el Reino de Chile, así como en Filipinas) compañías de comercio con objeto de consolidar la economía de la zona y beneficiar económicamente a la metrópoli.

Campomanes, tras estudiar la historia del comercio con América, había dividido la cronología de la presencia española en cinco grandes etapas: durante la primera —en los tiempos de Carlos I, cuando sólo España traficaba con América— se cometió —apuntaba— el error de habilitar sólo Sevilla como puerto de salida, cerrando el tráfico a los puertos de la Corona de Aragón; en época de Felipe II fue cuando los piratas saquearon las costas, atacando los buques

que por el istmo de Panamá llevaban las mercancías a Perú. Para asegurar el comercio se establecieron en España flotas y galeones que sólo hacían escala en Veracruz, con lo que las otras costas, para dar salida a sus frutos, hubieron de recurrir al comercio clandestino que generó el contrabando. La tercera etapa correspondía al momento en que Cromwell y la conquista de Jamaica facilitaron a Inglaterra abrir establecimientos en América, a los que siguieron otros de holandeses y franceses; la cuarta época fue, según Campomanes, cuando –a fines del XVII– Portugal, faltando al tratado de Tordesillas, fundó la colonia de Sacramento, desde la que los extranjeros inundaron de mercancías las inmediatas provincias de Buenos Aires, Tucumán, Paraguay y Perú. Y la quinta y última etapa, la llamada «del libre comercio» empezó con el establecimiento en Coruña –en 1764– de los correos marítimos; tras ello se habilitaron en la península varios puertos y se formó un arancel de los derechos que debían abonarse a Hacienda. Estudiando entonces el decaimiento de dicho comercio, Campomanes buscó fomentar el comercio con Buenos Aires y su virreinato del mismo modo que reclamaba incrementar la riqueza en Perú y Chile, proponiendo para ello conocer bien los puertos del mar del sur, los ríos navegables y las clases de mercancías que se podían introducir con acierto.

Se señalaba cómo la organización de compañías de Indias en Galicia, Principado de Asturias o Levante tendría como consecuencia incrementar la riqueza tanto en sus puertos como en los americanos: se reclamó, en consecuencia, fomentar la salida de azúcares de Cuba al tiempo que (como estudió en su día Ruggiero Romano partiendo de C.H. Haring y su idea sobre las relaciones de la metrópolis con las colonias de clima cálido) se optaba por Chile como alternativa al enfrentamiento que en esos años oponía Lima a Buenos Aires, los dos polos considerados como «grandes centros de dirección y poder en América». Desde este planteamiento, la propuesta de Ulloa y Jorge Juan de restringir las grandes fortificacio-

nes a las plazas de Acapulco, Panamá, Callao, Valparaíso y Valdivia, al tiempo que se proponía establecer un complejo sistema de nuevos puertos, pequeñas defensas y nuevas poblaciones, refleja cómo en los últimos años del XVIII hubo un proyecto de ordenación urbana a una escala –continental– como nunca hasta el momento se había planteado, donde las fortificaciones se convirtieron en elementos visibles de un programa de organización del territorio cuyo objetivo último no era tanto la defensa de la costa como la creación de riqueza en el litoral que desde California llegaba a Tierra Firme, en las inmediaciones del Estrecho de Magallanes.

En torno a 1750 el concepto de «colonia» –entendida como *ciudad de fundación*– comenzó a ser puesto en cuestión: quizá se debió a las noticias que, en torno a esos años, diera Antonio de Ulloa en su *Viaje* al comentar la situación de las poblaciones inglesas en América y su organización. El trabajo de Ulloa sin duda fue conocido por Campomanes, quien en sus *Reflexiones sobre el comercio español en Indias* (manuscrito localizado en la FUE, publicado por Llombart, quien lo fecha en torno a 1762) se enfrenta a las opiniones de J. Child sobre el modo en que se establecieron las colonias hispanas: «los españoles [en América] han aumentado diez veces más sus dominios por conquistas que fomentando habitaciones, plantando y desmontando». Buscando el modo de incrementar el comercio en Indias –y, por lo mismo, proponiendo una primera nueva ordenación del territorio– Campomanes aceptaba el hecho de que «los españoles han mirado con desprecio todo lo que no tenía abundantes minas de oro y plata: y desde este mal principio se han derivado peores consecuencias». Consciente de que el tráfico marino entre América y España había sido –en los primeros años del siglo XVIII– muy escaso y, además, de que no había hecho más que descender o estar estancado durante el siglo anterior, como medida para fomentar el comercio español apuntaba la necesidad de revitalizar los litorales americanos y, como consecuencia, organizar un desarrollo

de la riqueza basado precisamente en una ordenación del territorio litoral. «Es notable» —dirá— «el descuido en que hemos despreciado las desembocaduras de los grandes ríos de América y las islas, que cabalmente son los boquetes que facilitan el comercio».

Desde esta referencia, propuso dos grandes operaciones con ánimo tanto de ordenar la costa del Pacífico, desde California a Tierra Firme, como, paralelamente, de colonizar las costas occidentales y orientales situadas al sur de Buenos Aires, en la región que él llamara Magallánica. La primera operación, concebida, como señala Llombart, en torno a 1759, tenía la intención de «estorbar los establecimientos que los rusianos intentan en el Mar del Sur». La segunda se debía a que la fertilidad del país y la facilidad existente para transportar mercancías y extraerlas a poco costo hacían preciso fomentar (desde incipientes supuestos fisiocráticos) la riqueza del territorio. Consciente de que el establecimiento de las colonias de Montevideo y Maldonado —sobre la banda oriental del Río de La Plata— había servido para asegurar la posesión de estas tierras, proponía repetir la experiencia en ambos litorales al sur de Buenos Aires, «siendo mi deseo dar a conocer a la Nación Española cuánto le importaría dar población y pacificación a este terreno, actualmente abandonado... que se conoce también con el nombre de Tierra de Patagones». Sabedor de que en 1743 se había propuesto fundar poblaciones en los considerados puestos estratégicos de Bahía sin Fondo, Bahía de San Julián y Puerto Deseado, señaló en su escrito cómo bastaba con sólo cien familias —sacadas de entre los habitantes que sobraran de Buenos Aires— para hacer realidad el proyecto. A partir de este momento se esbozó la conquista de la Patagonia (tanto en la costa oriental como en la occidental), y han sido estudiados tanto los intentos realizados años más tarde como la posterior creación de una gobernación subordinada en las Malvinas. En cualquier caso, la sugerencia de Campomanes fue recogida, creó conciencia y sabemos que, en marzo de 1778, se or-

denaba al virrey y al intendente de Buenos Aires «disponer con toda la posible prontitud todo lo necesario para hacer un formal establecimiento y población en la Bahía de San Julián», con vistas, esta vez, a establecer las bases de una posterior actuación consistente en la fundación de otros establecimientos, primero en Bahía sin Fondo y luego en el río Colorado y en Puerto Deseado.

Las propuestas de Campomanes se formularon como prioritarias, lo que no debe hacernos olvidar que, en los mismos momentos, la misma Corona estaba llevando a término otros dos grandes proyectos territoriales. El primero buscó urbanizar (aplicando una escala inimaginable en la Europa de aquellos años) el Caribe: entendiendo el Golfo de México como un todo, como unidad espacial, la decisión de ubicar en La Habana el que sería gran arsenal de América (similar en importancia a los de la Carraca, Ferrol o Cartagena) condicionó que un conjunto de ciudades de apoyo (desde Campeche hasta Tucumán) fueran rediseñadas en función del programa de necesidades que tenía a La Habana como cabeza; el segundo gran proyecto —obra de José Gálvez, virrey de Nueva España— buscó definir la línea de frontera entre la californiana San Francisco y Nueva Orleáns, desarrollando una política territorial donde presidios y conventos franciscanos se valoraron como elementos capaces de articular el norte de la frontera mexicana.

Lo que entiendo es preciso destacar en ambas propuestas no es tanto el afán fundacional como la voluntad de ajustar un territorio a un proyecto económico: y esta nueva forma de intervenir se llevó a término tras establecerse un programa donde de manera precisa se especificaba no sólo la función de cada población sino también su relación con las inmediatas. Dicho de otra forma, tanto la política de fundación de presidios y/o conventos como los planes para desarrollar económicamente las ciudades del litoral caribeño se plantearon —del mismo modo que había sucedido en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Nueva Andalucía— desde la reflexión

plantada poco antes por Cantillon o Forbonnais sobre la valoración cualitativa de los núcleos urbanos dentro de una política de colonización, como preocupación –como voluntad– por encontrar una lógica en la política de colonización. Cabría comentar, centrándonos en el estudio de las misiones franciscanas, cómo la complejidad del proyecto hizo que la división administrativa del territorio de Nueva España no coincidiera con la propuesta por la Iglesia: porque si la división geográfica del virreinato establecía tres reinos (México, Nueva Galicia y León); dos gobiernos (Nueva Vizcaya y Yucatán) y ocho provincias (Tejas, Coahuila, Sinaloa, Sonora, Nayarit, la Vieja y la Nueva California) y la colonia de Santander, la división eclesiástica estaba compuesta por once diócesis.

Ordenar la frontera norte implicaba tanto conocer el territorio (o, lo que es lo mismo, dibujar un mapa de la realidad) como establecer un orden cuantitativo que diferenciase la capital de la zona de las subintendencias, que precisase las características de las villas o que fijase la distancia a que éstas debían quedar del núcleo urbano del que dependían. Del mismo modo, fue necesario dar criterios sobre dónde crear las aldeas (de nuevo, teorizar sobre su programa de necesidades o sobre su distancia del centro urbano del que a su vez dependían) y lo mismo hubo de hacerse sobre las aldeas. Gálvez aplicó, en su política, las ideas esbozadas por Campomanes en su *Bosquejo de política económica española* al señalar cómo el primer paso para repoblar «debía ser el reconocimiento de los despoblados... haciendo un exacto mapa de los mismos, extensión, lugares confinantes, calidad del terreno y arboleda, yerbas, aguas y frutos silvestres, de calidad que se alcanzase una cabal instrucción de ellos y se pudiese hacer juicio de los pueblos que podrían fundarse de nuevo, número de vecinos que serían necesarios, qué terrenos convendría desmontar, cuáles dejar para el pasto y cuáles para el monte», y gracias a la documentación existente en el Archivo de la Nación de México conocemos gran número de aquellos di-

bujos, lo que nos permite entender la razón por la que se fundaron las poblaciones de Loreto y Cabo de San Lucas, fomentando en aquella parte –mediante misiones– un territorio competencia del obispo de Durango o Nueva Vizcaya.

Si aquél fue un proyecto, otra propuesta de ordenación territorial a gran escala diseñada también en esos años fue la presentada por Thurrieguel en 1762, consistente en trasladar desde Alemania 6.000 colonos con vistas a repoblar bien Texas, bien Perú. Fracassada aquella operación (lo que sí consiguió Thurrieguel fue la colonización de Sierra Morena y Nueva Andalucía), sabemos que en 1789 se aprobó una Real Orden mediante la cual, buscándose la colonización de la costa de Guatemala, se decidió trasladar allí a familias gallegas, convirtiendo la llamada Costa de los Mosquitos en un frente ocupado que dificultase la posible ocupación de la misma por parte de los ingleses.

El diseño urbano

En otro momento he planteado cómo, en la España de la segunda mitad del siglo XVIII, la voluntad por lograr el doble objetivo de conseguir tanto la rousseauniana «felicidad del individuo» como el ideal esbozado por Adam Smith sobre la «riqueza de la Nación», se reflejó en un saber urbano y cómo éste generó una técnica capaz de dar respuesta a los programas de necesidades ahora definidos. Ocupar el territorio implicaba teorizar sobre aspectos tan concretos como el tamaño del nuevo núcleo, su forma y su trazado: pero si, en momentos anteriores, la fundación de establecimientos se había realizado desde premisas de ocupación militar, ahora, en la segunda mitad del XVIII, la definición de estas otras nuevas poblaciones se hacía desde un proyecto económico, desde un plan que fijaba las características de cada una de las nuevas piezas y las valo-

raba no como piezas aisladas –independientes unas de otras y ajenas entre sí– sino como parte de un proyecto de orden superior (de escala superior) que fijaba la función de la pieza o, lo que es lo mismo, determinaba tamaño, forma y equipamientos de cada nuevo núcleo. Las ciudades-arsenal (Habana, San Carlos o Ferrol) nada tenían en común, en su trazado, con las ciudades-hospital (lazareto de Mahón u Hospital General de Madrid), del mismo modo que las ciudades-fábrica (Vigo o Brihuega) se trazaron con programas específicos. Y cuando se afrontó el tema de la ciudad de colonización, la respuesta no fue unitaria sino que se formalizó un trazado para lo que debía ser la capital (o intendencia), otro para la subintendencia, un tercero para la villa, un cuarto para la aldea...

El diseño urbano quedó supeditado a un proyecto económico de orden superior, y si poco antes ocurría –como se señala en *Sinapia*– que «quien ha visto una ciudad las ha visto todas» ahora cada población tenía características que la individualizaban. Valorando entonces el territorio desde la preocupación por fomentar la riqueza de la nación se rompía con la imagen urbana propuesta en los tratados de arquitectura militar de los siglos XVI y XVII, donde, al tratar de la castrametación, aspectos tales como el «tamaño», la «forma» o «el trazado interior» de la población eran aleatoriamente utilizados.

Entre 1760 y 1770 se produjo una singular «ruptura epistemológica» al aceptarse la posibilidad de transformar –mediante grandes obras públicas– el territorio. Modificar la naturaleza no sólo supuso definir una compleja red de caminos y canales sino fijar una política de colonización a fin de fomentar la agricultura, la industria y el comercio. Experiencias a escala continental fueron, por ejemplo, las reformas establecidas en el canal del Dique, en el Virreinato de Nueva Granada, con vistas a hacer navegable el río Magdalena; los primeros estudios de canales interoceánicos, uniendo Atlántico y Pacífico; la propuesta para unir, mediante un canal, las lagunas de Mandinga, la Camaronera y Alvarado (junto a la

mexicana costa de Veracruz), en Nueva España... Intentos que reflejan no sólo cómo el *projectismo* se había trasladado a la América hispana sino, lo que es más importante, cómo muchas de aquellas propuestas se llevaron a término desde una idea clara y sencilla: incrementar la riqueza de la nación.

Incrementar la riqueza de la nación implicaba conocer primero la realidad del territorio y proyectar luego cómo transformar el mismo. Y si en España fue Tomás López quien, con su *Interrogatorio*, sentó las bases de una moderna geografía operativa, en la América del Sur aquel papel lo desempeñaron las denominadas «expediciones científicas», debiendo entenderse los viajes de Ulloa, Jorge Juan, Moraleda o Malaspina (o los de Bourgainville o Cook, que tanto da) desde la clara intención de informar sobre cómo intervenir y transformar el territorio. Hay quien ha estudiado aquellos primeros viajes desde la referencia rousseauiana al «buen salvaje», o la voluntad por profundizar en la vía abierta por Condillac al reflexionar sobre *El origen del conocimiento del hombre*. Entiendo que, por el contrario, aquellas expediciones quisieron estudiar un territorio para entender cómo podía transformarse, cómo se podía intervenir en el mismo y dónde y cómo era posible crear nuevas poblaciones. Apareció así una reflexión urbana que por fin olvidaba las pautas sobre la cuadrícula fijadas en las Leyes de Indias e introducía, como novedad, tanto el cambio en la escala de actuación como en el objetivo mismo de la propuesta. Frente a la fundación de ciudades militares, la segunda mitad del XVIII trazó proyectos territoriales donde la pieza urbana era tema de orden menor, supeditada y jerarquizada en consecuencia al proyecto económico, y donde, a su vez, el diseño de la misma dependía de los criterios fijados en el Plan.

Cada generación no sólo escribe una parte de la historia sino que, y sobre todo, busca reescribir la historia. Desde mediados de los años veinte y hasta hoy la referencia o la voluntad de comprender nuestro pasado ha tenido, a lo largo del siglo, muy diversas in-

interpretaciones: en torno a 1925 Bloch y Febvre planteaban desde la revista *Annales* la posibilidad de establecer una referencia a la dimensión temporal de la realidad, entendiendo que «*l'unité de l'histoire est l'unité de la vie*», razón por la cual la historia debe estudiar «*le jeu multiple de la vie, toutes ses ruptures, toutes ses variations*». Años más tarde aparecieron los primeros estudios sobre la historia de las mentalidades («conocemos los grandes acontecimientos de nuestra historia religiosa, pero la vida religiosa de nuestras 40.000 parroquias no ha sido nunca estudiada», dirá Lanoue al enfrentarse a la historia de la Iglesia) y surgieron tanto los primeros estudios de historia comparada como aquellos otros que teorizaban sobre los que se denominó «tiempos cortos y tiempos largos». Hubo otros preocupados por estudiar la filosofía de la historia y también quien, como Ginzburg, optaron por el estudio de la «microhistoria». Junto a ellos se estableció el recurso a la historia comparada, a los estudios regionales o a la historia global. Y sólo más recientemente la ciudad se ha valorado como lugar de encuentro, como espacio de tensiones y contradicciones. Por ello, las reflexiones que hoy se plantean sobre historia urbana han dejado de ser estudios centrados en la historia de los monumentos de determinada ciudad.

Hubo quienes identificaron historia urbana con el saber erudito de los principales edificios de determinada urbe (de acuerdo, podríamos destacar, con las descripciones que durante el XVII y XVIII aparecieron en las *Guías de forasteros*), donde el monumento se presentaba descontextualizado de la trama; hubo también quienes identificaron historia urbana con la biografía de los maestros de obra que trazaron aquellas piezas, sin profundizar siquiera en conocer cuál era su formación teórica, cuáles sus lecturas o referencias o, incluso, cuáles sus competencias profesionales. E ignorando el estudio de la trama urbana, de su génesis y de su genealogía, y desconociendo voluntariamente cómo las ordenanzas municipales determinaban la realidad de aquellos proyectos, la acu-

mulación de datos descontextualizados (contratos sobre la adquisición de tal o cual parcela, cuando no la referencia a los libros de fábrica) sustituyeron los estudios sobre la imagen de ciudad.

Entiendo, en consecuencia, que quizás el estudio sobre las fortificaciones en el Pacífico debiera plantearse desde varias premisas. En primer lugar, primando la visión pluridisciplinar sobre la aproximación a la historia local. A riesgo de equivocarme, entiendo que interesa más comprender el carácter unitario de un proyecto que se quiso continental que profundizar en cuestiones específicas sobre cualquiera de los saberes que participaron en la propuesta. La singularidad de lo que fue el Reino de Chile, en la totalidad del proyecto, es evidente debido tanto al más que elevado número de puertos concebidos como a la importancia que tuvieron enclaves como Valdivia, Chiloé, La Concepción o Valparaíso. Si ocurrió así, es preciso en consecuencia tener en cuenta un parámetro no programado que tuvo que influir, a partir de determinado momento, en el trazado de algunas de aquellas edificaciones: la guerra de Arauco, al delimitar la ocupación efectiva del litoral (jugando, en consecuencia, a favor de posibles invasores) sin duda repercutió en el trazado de aquellos fortines, forzando su redimensionamiento y racionalizando los espacios. Quizás por ello es fácil advertir las diferencias existentes entre proyectos trazados a pocos años de distancia unos de otros: así, por ejemplo, quien analice la planta diseñada para Nacimiento –en 1757– por Manuel de Amat y la trazada para San Carlos –en 1768– por Carlos de Berenguer (Berenguer, según Capel en su *Repertorio biográfico*) podrá entender no sólo la distinta formación de ambos ingenieros sino los cambios económicos vividos en la época. Si el plano de Amat retoma, casi miméticamente, algunas de las soluciones presentadas a los romanos concursos clementinos celebrados por la Academia de San Luca, la propuesta de Berenguer recuerda –por la forma de dividir las manzanas, por la situación del Hospital de San Juan de Dios o por la

referencia misma a la «mayor hermosura de la población»— proyectos como el trazado por Méndez en 1774 para Nueva Tabarca, el concebido por Manuel García en 1768 para Manajay (Cuba) o las propuestas de nuevos barrios en el Raval barcelonés.

La referencia al Hospital de San Juan de Dios, en San Carlos, sirve para comprender cuánto, sin duda, es preciso conocer la arquitectura militar pero cuánto es igualmente preciso entender cómo se programó su entorno, cuáles fueron las dotaciones asignadas a cada punto, cuáles las poblaciones fundadas o desde qué programa se trazaron los caminos, los puertos o, incluso, los mercados, hospitales, audiencias y cárceles. Comprender la historia de la construcción de un territorio implica que los comentarios eruditos sobre tal o cual edificio o las monografías de ingenieros, alarifes y maestros mayores o gremios locales dé paso a la reflexión sobre qué fue aquella realidad. Se trata, en consecuencia, de abrir puertas que nos permitan comprender qué fue la génesis de la moderna forma urbana. Las incógnitas y dudas que se abren son más que numerosas, y sin duda la primera, la crucial, sería: las defensas construidas en el Pacífico, desde Valdivia y hasta California ¿se plantearon exclusivamente desde una estrategia militar o fueron parte —como los puertos no fortificados— de un plan económico a gran escala? ¿Qué fueron, en consecuencia, aquellas colonias —cómo se concibieron— y cuál era el saber de quienes afrontaron el proyecto? Es preciso conocer cuáles fueron los fuertes construidos y diferenciar si se edificaron para defender la costa de posibles ataques o si, por el contrario, su misión era disuasoria frente a posibles contrabandistas: en un caso o en otro el programa de la fortificación tuvo que ser distinto, máxime cuando el desastre de La Habana de 1760 (el fracaso militar de Velasco) sin duda influyó en el diseño de las fortalezas concebidas para impedir el desembarco de tropas extranjeras.

En razón de lo señalado, entiendo que el sistema de fortificaciones construido por la Corona española en la costa del Pacífico, en la

segunda mitad del siglo XVIII, se caracterizó, en primer lugar, por plantearse como proyecto territorial y romper actuaciones anteriores, cuando los ingenieros militares franceses, italianos o españoles trazaban y construían determinada fortaleza en un punto estratégicamente elegido. Los proyectos de Vauban para Metz, el dispositivo militar de Turín, Palmanova, las ciudadelas de Pamplona, Jaca, Fuenterrabía o Cartagena de Indias, por ejemplo, se habían concebido como castillos o baluartes (independientemente de que se construyeran en el XVI, XVII o XVIII) con un perímetro bien definido y con objeto de defender militarmente una plaza; durante la segunda mitad del XVIII lo que se llevó a término en la costa del Pacífico fue un sistema de fortalezas, estratégicamente situadas a lo largo de una línea de miles de kilómetros que desde Acapulco llegaba a Chiloé, y donde la construcción de un fortín, batería, fuerte o baluarte fue reflejo de un proyecto territorial de orden económico y no militar. El objeto de aquel plan (la construcción de las defensas en la costa del Pacífico) no fue militar sino económico: no lo fueron contra posibles invasores (nunca, importa señalarlo, entraron en función) sino que su objetivo fue únicamente disuasorio frente a los contrabandistas.

Por primera vez en la historia del urbanismo se aplicaron los criterios cualitativos sobre ordenación del territorio formulados tanto por Cantillon como por Forbonnais al precisarse dónde se debía construir una nueva población, dónde una batería y dónde un fuerte; por primera vez, en síntesis, se diferenció qué era conquista (es decir, ocupación militar del territorio) y qué colonización, entendiéndolo por ello la voluntad por crear riqueza. Por lo mismo, las nuevas poblaciones edificadas a lo largo de dicha línea fueron piezas concebidas y edificadas desde una valoración cualitativa del territorio (que no cuantitativa) con objeto de consolidar el desarrollo económico.

En segundo lugar, entiendo que la escala de intervención fue novedosa puesto que nunca, hasta el momento, se había planteado



un proyecto de ordenación de riqueza a tal escala. Destacar que entre 1759 y 1789 –durante el reinado de Carlos III– la Corona –buscando proteger los puertos comerciales de la presencia de los «rusianos»– no sólo realizó seis expediciones militares a Alaska sino que su proyecto económico fue mucho mas allá de las divisiones administrativas establecidas para cada uno de los virreinos, actuándose simultáneamente –y desde un mismo objetivo– en Perú, Reino de Chile, Nueva Granada y Nueva España. Estas actuaciones se plantearon y llevaron a término desde un saber que no era el de la tratadística militar: nunca, hasta el momento, los libros sobre arquitectura militar habían planteado un problema de tales características, de tal escala o de tal complejidad. Que se planteara y resolviera desde la economía política (desde la voluntad por crear riqueza) lo refleja claramente el quiebro existente entre lo que fue Antiguo Régimen y lo que fue inicio de nuestra contemporaneidad.

El éxito de tal iniciativa se reflejó en el desarrollo económico de una clase social que, al poco (y gracias a la riqueza obtenida), reclamó y obtuvo la independencia política de la metrópolis. Los proyectos territoriales señalados crearon, efectivamente, riqueza y el resultado fue cambiar la mentalidad de aquellos criollos. Reflejo del nuevo espíritu de las Luces en la América Latina fue –como se advierte al repasar la prensa americana de la segunda mitad del XVIII– la aprobación de ordenanzas urbanas de embellecimiento (alumbrado, empedrado o alcantarillado), la política de equipamientos (cementeros, mataderos, hospitales, cárceles...) llevada a término, o la voluntad por *integrar la naturaleza en la ciudad*, lo que supuso la creación de los primeros parques urbanos (jardines botánicos, paseos, alamedas...) que sustituyeron, en pocos años, el papel que hasta el momento habían desempeñado las barrocas plazas mayores.